

## АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИЕ СПОСОБЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО УЛ. КРУПСКОЙ Г. МОГИЛЕВА)

*Ю. В. Гончаров*

*Могилевский институт МВД (Беларусь),  
старший преподаватель кафедры  
административной деятельности факультета милиции*

**Аннотация.** Разработка мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на существующей улично-дорожной сети возможна лишь при наличии полной информации о характере транспортных и пешеходных потоков и условиях, в которых осуществляется дорожное движение. Совершенствование организации дорожного движения способствует снижению количества дорожно-транспортных происшествий, а также тяжести их последствий.

**Ключевые слова:** автомобиль, безопасность, дорожное движение, мероприятие, организация, транспорт, улично-дорожная сеть.

**Annotation.** The development of measures to improve road safety on the existing road network is possible only if there is complete information about the nature of traffic and pedestrian flows and the conditions in which road traffic is carried out. Improving the organization of road traffic helps to reduce the number of road accidents, as well as the severity of their consequences.

**Keywords:** car, safety, traffic, event, organization, transport, road network.

Автомобильный транспорт в настоящее время получает все большее распространение, обеспечивая тем самым большой объем перевозок во всех областях человеческой деятельности. Промышленность, сфера строительства, сельское хозяйство, торговля и другие направления жизнедеятельности человека не могут нормально функционировать без использования автомобилей.

Автомобильные перевозки стали неотъемлемым элементом транспортного процесса, ввиду того что подвоз грузов и пассажиров к железнодорожным станциям, водным и воздушным портам и т. д. обеспечивается главным образом на автомобилях. Как показывает отечественный и зарубежный опыт, автомобилизация наряду с безусловно положительным влиянием на экономику и социальное развитие государств, несет в себе и отрицательные последствия. Движущийся автотранспорт негативно влияет на экологическое состояние окружа-

ющей среды, а стоящий — загромождает улицы населенных пунктов [1]. Эти проблемы также актуальны и в г. Могилеве, являющимся одним из областных центров Республики Беларусь.

Рост интенсивности транспортных и пешеходных потоков в Могилеве, как и иных крупных городах, также влияет на состояние безопасности дорожного движения (далее — БДД), что сказывается на количестве дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), погибших и раненных в них людей. Дорожные происшествия также сопровождаются значительным материальным ущербом. Около 60 % ДТП в Беларуси приходится на города и населенные пункты. При этом на перекрестках, занимающих незначительную часть территории населенного пункта, концентрируется почти 20 % всех дорожных происшествий.

Из-за продолжительных задержек транспорта на перекрестках и в транспортных узлах скорость автомобилей в городах постоянно снижается. Особенно актуально это в утренние и вечерние часы «пик». В данном случае скорость движения на некоторых наиболее оживленных улицах города снижается до 10 км/ч, делая малоэффективным использование автотранспорта в качестве средства передвижения.

Многочисленные исследования, подтвержденные практикой, позволяют объяснить причины указанных негативных тенденций и дать рекомендации по сокращению и ликвидации нежелательных последствий автомобилизации. С учетом этого условно можно выделить следующие характерные черты современных автомобильных перевозок, определяющих их недостаточный уровень безопасности:

- несоответствие параметров улично-дорожной сети (далее — УДС) современным требованиям;
- недостаточная «изоляция» транспортных потоков от других участников дорожного движения;
- невысокий средний уровень квалификации водителей [2].

Рассматривая г. Могилев, следует отметить, что он располагается на востоке Республики Беларусь. Наряду с другими является крупным административным центром. В городе имеется более 900 улиц и переулков, общая протяженность которых составляет около 500 км.

Улица Крупская располагается в северной части г. Могилева и является «магистралью» Ленинского района, переходящей в автомобильную дорогу республиканского значения Селец – Мосток – Дрибин – Горки. Протяженность улицы составляет более 5 км. Указанные, а также ряд иных обстоятельств предопределяют необходимость совершенствования дорожного движения на этой улице.

В изучаемом временном периоде с 2014 по 2020 год на ул. Крупской было совершено около 80 учетных ДТП с пострадавшими в них участниками дорожного движения. Наиболее распространенной категорией дорожных аварий стали — с участием транспортного средства и пешехода, а также столкновения между транспортными средствами. Наезды на пешеходов совершались в большинстве случаев на пешеходных переходах и перекрестках, а столкновения транспорта — на перекрестках. При этом следует отметить, что около половины ДТП совершено в темное время суток при работающем уличном освещении.

Пик аварийности имеет своеобразный характер и приходился на ноябрь-январь, сопутствующим фактором которых были неблагоприятные погодные условия, а также темное время суток. Наибольшее количество ДТП совершалось в вечерние и утренние часы «пик». Существенное увеличение интенсивности движения в пятницу связано со стремлением водителей транспортных средств побыстрее выехать из города на отдых. Такая предвыходная суэта сопровождается значительным количеством совершаемых нарушений ПДД, нередко приводящим к ДТП, в связи с чем самым аварийным днем в исследуемом периоде была пятница.

Рассматривая влияние уровня развития УДС на состояние безопасности дорожного движения, с учетом имеющихся статистических данных, можно сделать вывод о наличии определенной зависимости между этими показателями, т. е. соответствующий уровень строительства и содержания УДС способствует снижению количества ДТП. В этой связи развитие УДС должно соответствовать дальнейшему интенсивному использованию автомобильного транспорта, т. к. строительство новых дорог и реконструкция существующих являются важнейшими предпосылками повышения безопасности движения на наших улицах и дорогах [1].

Обеспечение быстрого и безопасного движения в современных городах требует применения комплекса мероприятий архитектурно-планировочного и организационного характера.

В то время как реализация мероприятий архитектурно-планировочного характера требует, помимо значительных капиталовложений, довольно большого периода времени, организационные мероприятия способны привести к сравнительно быстрому эффекту. В ряде случаев организационные мероприятия выступают в роли единственного средства для решения транспортной проблемы. Кроме того, реконструкция существующей УДС довольно часто может быть связана с ликвидацией зеленых насаждений, что не всегда является целесообразным с точки зрения экологической безопасности города. Разработка и воплощение в жизнь указанных мероприятий происходит на основе решения

вопросов совершенствования организации и изучения фактических процессов уличного движения.

При рассмотрении показателей дорожного движения следует выделить те, которые являются наиболее важными с точки зрения безопасности. К ним относятся интенсивность движения транспортных средств и пешеходов, состав транспортного потока, анализ существующего положения организации дорожного движения (далее — ОДД).

Предложения по совершенствованию существующей ОДД должны быть направлены на устранение обнаруженных недостатков посредством принятия управленческих решений, разработки и внедрения необходимых инженерных мероприятий. В принципе, некоторые из них могут быть устранены почти полностью, однако на практике добиться этого, как правило, невозможно по целому ряду экономических, планировочных, историко-социальных и иных причин. В данном случае основной задачей является не столько полная ликвидация обнаруженных недостатков, что является весьма дорогостоящим мероприятием, сколько уменьшение отрицательного их воздействия на процесс БДД. Следует также ориентироваться на минимальные затраты, по возможности, на минимальную перепланировку существующей УДС.

Совершенствование ОДД на существующей УДС представляет собой совокупность мероприятий, имеющих целью активно воздействовать на формирование транспортных и пешеходных потоков, мероприятий направленных на обеспечение требуемой скорости и безопасности их передвижения, наибольших удобств, а также экономической эффективности автомобильных перевозок.

В настоящее время в целях повышения БДД, а также совершенствования ОДД и на ул. Крупской проведена ее реконструкция. При реализации мероприятий особое внимание было уделено внедрению современных технических средств ОДД — дорожных знаков и разметки, светофорных объектов, дорожных ограждений, направляющих устройств и др.

Для обеспечения дорожной безопасности наиболее незащищенной категории участников — пешеходов на регулируемых пешеходных переходах оборудованы конструктивно выделенные островки безопасности. Для них установлены ограничивающие пешеходные ограждения, исключающие возможность перехода проезжей части вне установленных мест.

Согласно разработанной дислокации технических средств ОДД установлены дорожные знаки повышенной видимости и светодиодные светофоры, позволяющие водителям транспортных средств и пешеходам своевременно ориентироваться, в том числе в темное время суток и условиях недостаточной видимости.

Для оптимизации скоростного режима транспортных средств заужены полосы для движения на проезжей части дороги, т. к. превышение безопасной скорости движения, по статистике, является одной из основных причин совершения ДТП, таким образом обеспечено «искусственное» снижение скорости транспортного потока.

Для уменьшения заторов в районе перекрестков в наиболее загруженное для движения время выделена дополнительная полоса для левоповоротных потоков транспортных средств.

Внесены изменения в диаграмму светофорного регулирования на протяжении всей ул. Крупской, что позволяет светофорам работать в режиме «зеленой улицы».

Уличное освещение оборудовано светодиодными лампами. Также проведен ряд иных инженерных мероприятий, внедрение которых должно положительно сказаться на состоянии БДД.

Таким образом, решение актуальных вопросов обеспечения БДД на ул. Крупской г. Могилева является в первую очередь важной градостроительной задачей, от которой зависит уровень благоустройства города, а также направление его дальнейшего развития.

Разработка эффективных организационных и практических мероприятий может быть выполнена только на основе выделенных в настоящей публикации основных характеристик транспортных и пешеходных потоков, в том числе комплексного учета всех видов потерь в дорожном движении. В данном случае организационно-технические мероприятия, направленные на улучшение условий дорожного движения, могут быть реализованы в более короткие сроки в сравнении с архитектурно-планировочными, а это позволяет быстрее получить желаемый результат в наиболее проблемных с точки зрения обеспечения БДД местах по ул. Крупской г. Могилева.

1. Клинковштейн Г. И., Афанасьев М. Б. Организация дорожного движения : учебник для вузов. 5-е изд., перераб. и доп. М. : Транспорт, 2001. 247 с. [Вернуться к статье](#)
2. Кременец Ю. А., Печерский М. П., Афанасьев М. Б. Технические средства организации дорожного движения : учебник для вузов. М. : ИКЦ «Академкнига», 2005. 279 с. [Вернуться к статье](#)